

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Г.В. МАРЧЕНКО,

АО «Институт экономики и развития транспорта» (АО «ИЭРТ»), инженер I категории отделения макроэкономики и методологии прогнозирования

А.А. ХОМЯКОВ,

АО «ИЭРТ», инженер II категории отделения макроэкономики и методологии прогнозирования

СТРАНЫ Центральной Азии имеют большой транзитный потенциал для обеспечения торгово-экономических связей Евразийского экономического союза с государствами Южной Азии. Реализация на территории региона планируемых инфраструктурных проектов позволит осуществить дальнейшую взаимную интеграцию азиатских железных дорог с колеями 1520 и 1435 мм, повысить их конкурентоспособность на евро-азиатском рынке транспортных услуг.

Процессы интеграции согласуются с направлениями развития железных дорог, закрепленными в Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве колеи 1520 мм» до 2030 г., одобренной Советом глав правительств СНГ. В перспективе совокупное развитие железнодорожной инфраструктуры позволит перейти на новый уровень взаимодействия между транспортными системами государств, нарастить объемы международного транзита, укрепить позиции «пространства 1520», будет способствовать формированию одного из ключевых центров экономического развития на евразийском континенте [1].

В последнее время в связи с переориентацией международных торгово-экономических свя-

зей наблюдается значительное изменение транспортно-логистических маршрутов морских, железнодорожных, автомобильных грузовых перевозок. Большие объемы грузов, ранее поставлявшихся в страны Европейского союза, переориентируются на товарные рынки третьих стран. Задача государства, транспортных ведомств и компаний – максимально оперативно создавать условия для обеспечения пропускания грузопотоков с учетом новых условий и перспективных направлений перевозок [2]. Развитие существующих и строительство новых железнодорожных участков будут способствовать фор-

мированию современных международных транспортных систем и повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта на евразийском пространстве, повысят скорости движения поездов и сократят сроки доставки грузов в сообщении Восточной и Южной Азии с Центральной Азией и Россией.

Рассмотрим ряд важных железнодорожных инфраструктурных проектов стран Центральной Азии.

Железнодорожный коридор Узбекистан – Киргизия – Китай. Реализация этого проекта направлена на развитие транспортных связей Китая со странами Центральной Азии в дополнение к уже существующим маршрутам через железнодорожные пункты пропуска Достык и Хоргос. План строительства железной дороги обсуждается с 1996 г. В 2022 г. на саммите Шанхайской организации сотрудничества в Самарканде между Ки-



таем, Киргизией и Узбекистаном подписано соглашение, в рамках которого планируется завершение технико-экономического обоснования проекта строительства железной дороги на территории Киргизии по маршруту Торугарт – Арпа – Макмал – Джалал-Абад. По оценкам китайской стороны, общий перспективный объем грузопотока по железнодорожному коридору Китай – Киргизия – Узбекистан может составить от 10 до 15 млн т в год [3].

Железная дорога Туркменистан – Афганистан – Таджикистан (ТАТ). Проект направлен на обеспечение транзитных перевозок грузов из Китая через Таджикистан и Афганистан в страны Юго-Западной и Южной Азии. Меморандум о строительстве железной дороги ТАТ был подписан 20 марта 2013 г. в ходе встречи президентов трех государств в Ашхабаде. На фоне прекращения железнодорожного сообщения по находящемуся на территории Узбекистана участку Галаба – Амузанг проект имеет чрезвычайную важность для Таджикистана, так как в результате его реализации

будет разблокирован фактически изолированный южный сегмент Таджикской железной дороги, на который приходились основные объемы экспорта хлопка и импорта товаров в Халтонскую область. Общая протяженность железной дороги ТАТ составит более 400 км. Уже построенная к настоящему времени линия Атамурат (г. Керки, Туркменистан) – Иманназар (приграничная станция на территории Туркменистана) – Акина (приграничная станция на территории Афганистана) – Андхой (город на севере Афганистана) должна быть продлена через Мазари-Шариф (четвертый по величине город Афганистана) и Нижний Пяндж (село в Таджикистане на берегу реки Пяндж) до действующей железнодорожной линии в Таджикистане.

Азиатским банком развития были выделены средства на разработку технико-экономического обоснования проекта железной дороги ТАТ. Туркменистан профинансировал выполнение работ на своем участке дороги, хотя планировалось, что он будет построен на деньги Исламского бан-

ка развития. В 2015 г. о приостановке своего участия в проекте в связи с напряженной обстановкой на территории Афганистана объявил Азиатский банк развития. Несмотря на трудности в 2016 г. была введена в строй первая очередь туркменского участка магистрали протяженностью 88 км. Строительство линии Атамурат – Иманназар – Акина осуществлено полностью за счет средств из бюджета Туркменистана. В феврале 2019 г. был подписан меморандум о продолжении строительства этой линии на территории Афганистана до города Андхой. В июле того же года состоялась церемония, посвященная началу строительства. Участок Акина – Андхой был введен в эксплуатацию в 2021 г. С учетом готовности линии Иманназар – Акина – Андхой можно считать, что строительство магистрали Туркменистан – Афганистан – Таджикистан через Андхой, Мазари-Шариф и Нижний Пяндж находится в завершающей стадии. В декабре 2019 г. между Министерством транспорта Таджикистана и Администрацией железной дороги Афганистана подписано соглашение о строительстве участка Колхозабад (станция на действующей линии Курган-Тюбе – Хошады Таджикской железной дороги) – Джайхун – Нижний Пяндж – Шерхан-Бандар (пограничный поселок в Афганистане на реке Пяндж). Планируется, что реализация данного соглашения будет осуществляться с привлечением иностранных инвестиций. Ввод в эксплуатацию железной дороги Туркменистан – Афганистан – Таджикистан позволит Туркменистану стать одним из ключевых узлов региональных транспортных коммуникаций Центральной Азии. Появится железнодорожная связь сырьевых рынков Европы и Китая с рынками Южной Азии.



Трансафганская железная дорога Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. В феврале 2021 г. в Ташкенте состоялось заседание трехсторонней рабочей группы по реализации проекта строительства железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар, в ходе которого между Узбекистаном, Афганистаном и Пакистаном была подписана дорожная карта проекта. Протяженность новой линии в Афганистане может составить от 625 до 924 км в зависимости от варианта трассы. В случае реализации проекта трансафганской железной дороги будет сформирован новый железнодорожный маршрут Россия – Центральная Азия – Южная Азия, который в перспективе позволит диверсифицировать транспортно-экономические связи стран указанных регионов, а также западных провинций Китая. На сегодняшний день для доставки грузов из России и стран Центральной Азии в страны Южной Азии используется морское сообщение, по сравнению с которым железные дороги имеют кратное преимущество по срокам и стоимости доставки.

География международных транспортных коридоров неразрывно связана с географией внешнеторговых грузопотоков между отдельными странами, регионами,



макрорегионами. Вместе с тем система международных транспортных коридоров – это живой организм, который должен меняться в соответствии с внешними потребностями государств, производителей, перевозчиков, потребителей. Формирование максимально благоприятного режима проследования грузов по территории государств обеспечивает увеличение скорости оборота капитала участников транспортного рынка; минимизацию транспортных затрат компаний-грузовладельцев, уменьшение потребности

в запасах компаний-грузополучателей, общее снижение стоимости готовой продукции для конечных потребителей.

Своевременная реализация проектов строительства новых и модернизации существующих железнодорожных линий в странах евразийского пространства и обеспечение соответствующего уровня логистических услуг расширяют возможности для формирования новых транзитных международных коридоров, конкурентоспособных с регулярными морскими сервисами.

Литература

1. Тихомиров А.А. О стратегическом развитии железнодорожного транспорта на «пространстве колеи 1520 мм» / А.А.Тихомиров, Р.В. Мартышкин // Экономика железных дорог. – 2021. – № 8. – С. 35–42.
2. Мартышкин Р.В. Макроэкономические предпосылки роста международной торговли на евро-азиатском направлении / Р.В.Мартышкин, С.П.Кудияров // Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее : сб. научн. тр. Междунар. научно-практ. конф. Российский университет транспорта (МИИТ), Институт экономики и финансов. – М., 2020. – С. 6–9.
3. Центр «Стратегия развития». Региональное исследование «Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы Пояс и Путь» / [Э.Туляков, Ш.Ата-Мирзаев, Ф.Юнусов и др.]. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://peacenexus.org/wp-content/uploads/2020/01/%D0%9E%D1%82%D1%87%D1%91%D1%82_DSC_PN_2019.pdf